



Réseaux de transport et développement de l'espace transfrontalier

Alexandre Moine

► To cite this version:

Alexandre Moine. Réseaux de transport et développement de l'espace transfrontalier. Images de Franche-Comté, 1998, 17, pp.14-17. hal-01011382

HAL Id: hal-01011382

<https://hal.science/hal-01011382>

Submitted on 23 Jun 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Réseaux de transport et développement de l'espace transfrontalier

Alexandre Moine. UPRESA 6049 du CNRS, équipe IRADES

Un décalage existe entre l'organisation des réseaux de transport et les logiques de fonctionnement de l'espace jurassien frontalier franco-suisse. En effet, ces réseaux dépendent de logiques internationales et nationales qui tendent à renforcer son caractère périphérique dans le cadre du Grand-Est, tandis qu'à l'échelle régionale les efforts de concertation transfrontaliers renforcent les axes de transit. Un territoire qualifié "d'espace de transit" n'est pas pour autant dépourvu de dynamisme, bien au contraire, mais en renforçant cette position, la promotion d'aménagements n'a pas soutenu le développement des relations locales transfrontalières, et a malheureusement conforté le cloisonnement longitudinal originel.

Une organisation des réseaux au profit des espaces périphériques

À l'échelle du Grand-Est de la France, le massif du Jura est, sans conteste, un espace contourné par les grandes liaisons routières, à la fois par le Nord (A 5) en attendant la fin de la construction de la Transjurane, et par le Sud (A 40), tandis que les autoroutes des piémonts français (A 36 et A 39) et suisse (A 1 et A 12, que confortera la future A 5 encore en construction entre Yverdon et Neuchâtel) canalisent les flux nord-sud. Les difficultés liées au relief expliquent cette tendance. Néanmoins, il est important de mentionner que le total du trafic routier de transit franchissant le massif du Jura est plus important que celui du Saint-Gothard, prouvant que, s'il est contourné par une partie des flux, le massif n'en demeure pas moins un lieu de passage sur un axe est-ouest.

Quatre axes principaux de circulation permettent de traverser le massif du Jura, dont trois sont classés grande liaison d'aménagement du territoire (GLAT) : la RN 5 joignant la Bourgogne à la région genevoise, la RN 57 liant le nord de l'Europe à l'Italie, les RN 19 et RN 16 (entre le Pays de Montbéliard et l'Ajoie) qui, à l'horizon 2020, relieront les capitales Paris et Berne grâce au projet de doublement autoroutier de la RN 19 entre Héricourt et Langres et à la réalisation de la Transjurane (doublant la RN 16) enfin, la D 461 reliant Besançon et Neuchâtel.

Un important trafic transfrontalier...

Les comptages routiers effectués par la Direction régionale de l'équipement en 1988 et 1998 permettent d'apprécier le trafic. Au total, 12 points de passages frontaliers supportent à la fois le trafic local et le trafic régional ou international.

- Jougne-Vallorbe : 7 500 véhicules/jour. Cette liaison entre Besançon et Lausanne, et à une autre échelle, entre l'Angleterre, le Nord-Ouest de l'Europe et l'Italie est essentielle ; elle est confortée dans sa partie suisse par un réseau



autoroutier jusqu'à la frontière, mais butte malheureusement côté français sur la nationale 57 dont le tracé sinueux ralentit très sensiblement le trafic.

- Villers-le-Lac–Le Locle et Maîche–Biaufond–La Chaux-de-Fonds : ces deux points de passage totalisent plus de 6 000 véhicules/jour. Une part très importante du trafic est due aux travailleurs frontaliers qui sont plus de 3 500 à franchir la frontière deux fois par jour. Entre 1988 et 1998, le trafic journalier moyen a augmenté de 50 %.

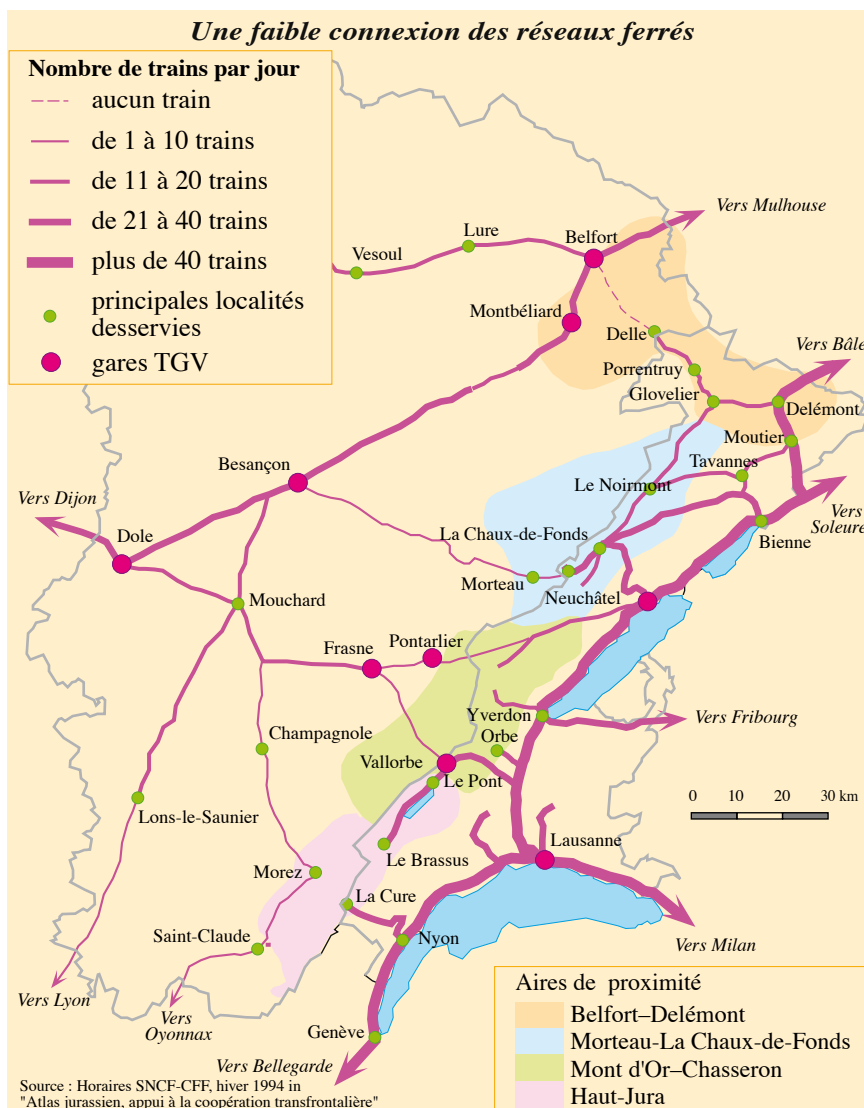
- Bois d'Amont–Le Brassus et Les Rousses–Nyon : ces deux points de passage totalisent plus de 5 000 véhicules/jour, avec une part prépondérante de frontaliers et un trafic régional plus modeste lié au tourisme.

- Delle–Boncourt, Abbévillers–Fahy, Villard-lès-Blamont–Damvant, Brémencourt–La Motte : ces quatre points de passage totalisent 4 200 véhicules/jour. Le rôle des frontaliers est important, renforcé par un trafic marchand régional.

- Verrières-de-Joux–Les Verrières et Les Fourgs–L'Auberson : 2 700 véhicules y franchissent la frontière, les frontaliers représentent la majeure partie (40 % des conducteurs interrogés) à laquelle s'ajoute un trafic marchandises régional, entre la Franche-Comté et le littoral neuchâtelois via le val de Travers.

- Goumois–Saignelégier : ce point de passage totalise environ 500 véhicules/jour, l'essentiel peut être attribué aux frontaliers.

Le trafic international demeure à l'évidence marginal, et seul le poste frontière de Vallorbe supporte un transit de longue distance. Les comptages sont fortement majorés par l'important trafic local généré par les déplacements des frontaliers français travaillant en Suisse et des frontaliers suisses consommant en France.



...quenesoutiennentpaslestransports collectifs

L'intensité des déplacements autour de la frontière n'a pas induit de réelles améliorations des moyens de transport collectifs à destination des principales zones d'emplois. Les transports collectifs routiers transfrontaliers sont rares à l'exception d'une ligne entre Fleurier et Pontarlier destinée essentiellement à assurer aux habitants du val de Travers l'accès à la gare TGV. La situation des transports ferroviaires est médiocre : le massif du Jura est doté d'un maillage

de voies ferrées très dissymétrique entre la France et la Suisse.

Côté français, deux des lignes à desserte régionale connaissent des difficultés de fonctionnement (la ligne longitudinale Andelot–La Cluse et la ligne transversale Besançon–Morteau–Le Locle). Les deux grandes lignes transversales (Dole–Pontarlier–Neuchâtel–Berne et Dole–Vallorbe–Lausanne), dont le tracé est commun jusqu'à Frasne, ne font que traverser le massif (voies TGV) sans vraiment contribuer au développement local. Une nouvelle incertitude pèse sur

la ligne de Neuchâtel, puisque les CFF préconiseraient un tracé par Vallorbe, ce qui entraînerait la suppression du trafic international par le val de Travers et par voie de conséquence la disparition de la gare TGV de Pontarlier

Côté suisse, on peut parler de réseau à la fois en termes d'infrastructures et de fréquentation : deux grands axes ferroviaires, les lignes "Intercity" (Genève–Lausanne–Fribourg–Berne–Zurich et Genève–Lausanne–Yverdon–Neuchâtel–Bienne–Zurich), et la ligne à voie unique Bienne–Moutier–Delémont–Laufon–Bâle sont exploitées à des fréquences élevées. Greffées sur ces artères, de nombreuses lignes régionales irriguent le massif selon des horaires cadencés très denses (un train par heure pour certaines lignes). Mais les déplacements nord-sud au sein du massif demeurent compliqués et nécessitent de longs détours par le piémont ; les perspectives de maintien des lignes régionales sont aussi sombres qu'en France.

Les connexions des deux versants sont finalement réduites, depuis la suppression de la ligne Delle–Belfort et du parcours Pontarlier–Travers, tandis que des incertitudes pèsent de plus en plus fort sur la ligne Besançon–Le Locle.

Or si le développement futur du massif ne peut compter sur une réelle complémentarité des transports ferroviaires entre la France et la Suisse, l'existence d'un flux important de travailleurs frontaliers pourrait justifier la création d'une navette ferroviaire entre Morteau et La Chaux-de-Fonds par exemple.

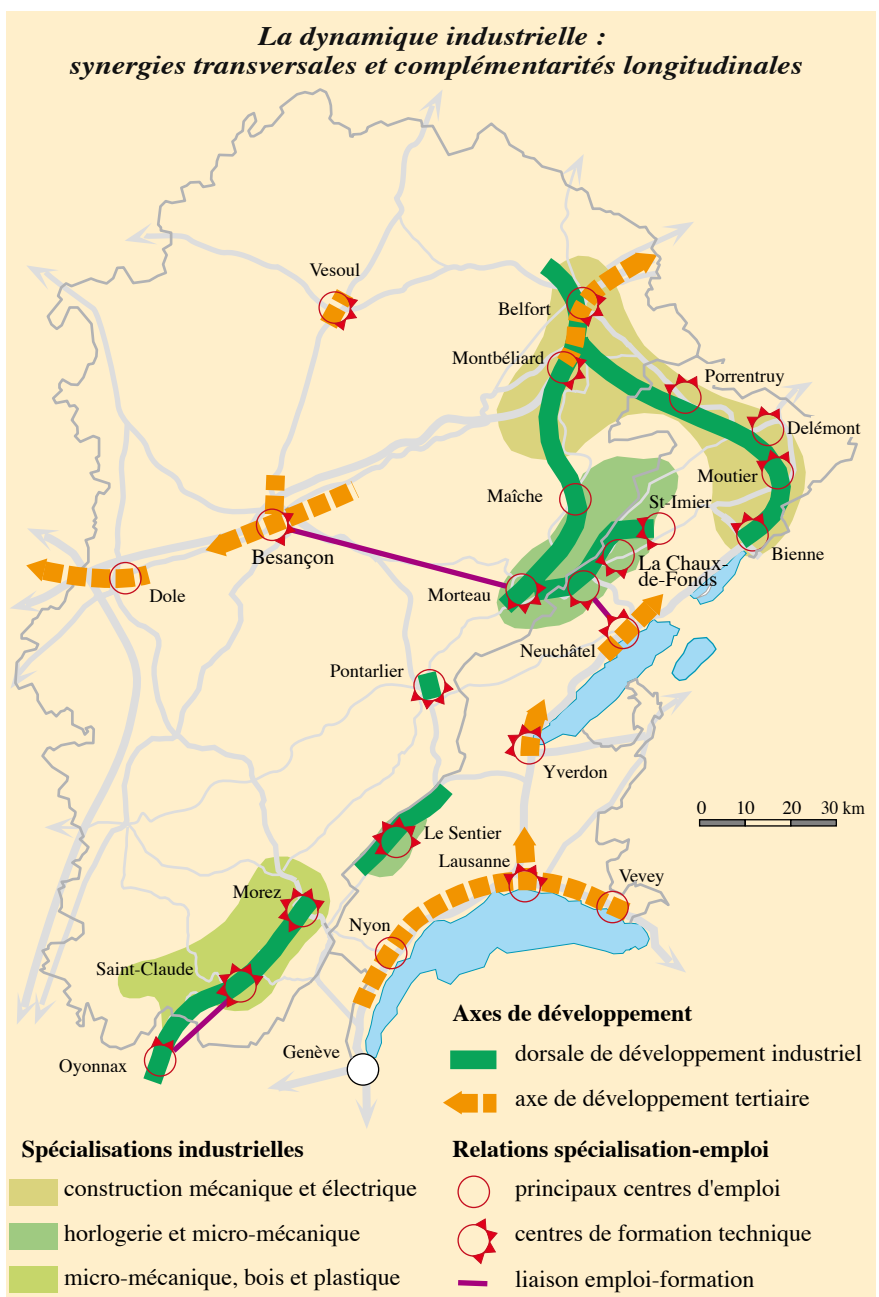
Un développement économique et social basé sur des relations transversales

De part et d'autre de la frontière, entre Delle–Porrentruy et Les Rousses–vallée de Joux, d'intenses relations se sont établies entre les communautés ; l'em-

ploi frontalier en est la traduction la plus importante, en termes de transfert de richesses (salaires), mais surtout de déplacements. Les infrastructures routières jouent dans ce cas un rôle fondamental et supportent un trafic journalier beaucoup plus important que ne le laisserait supposer leur gabarit. En sens inverse, elles favorisent les déplacements des consommateurs suisses,

principalement en début de week-end, vers les commerces (supermarchés) et les services (médecin, dentiste) frontaliers français.

La dynamique industrielle du massif jurassien franco-suisse est fondée à la fois sur d'étroites relations locales de production, qui engendrent de nombreux déplacements, et sur des impératifs com-



merciaux qui imposent d'être correctement connectées aux réseaux européens.

Les différentes aires transfrontalières sont spécialisées autour de PME industrielles (plus de 80 % des entreprises) dont les activités, fortement orientées soit vers l'exportation, soit vers la sous-traitance locale, dépendent étroitement du réseau routier tant pour les navettes des frontaliers que pour la circulation de marchandises. La construction mécanique et électrique domine dans le couloir Belfort– Delémont– Moutier. L'horlogerie assure 70 % des emplois industriels dans le bassin de Morteau–La Chaux-de-Fonds. Plus au sud, la vallée de Joux et le bassin d'emploi de Morez (plus de 85 % des emplois industriels) sont orientés respectivement vers l'horlogerie, la lunetterie et la micromécanique, avec un glissement vers la plasturgie en direction de Saint-Claude et d'Oyonnax.

Les relations très particulières entre les entreprises de l'arc jurassien, dans le cadre de leurs spécialisations industrielles, entraînent une double logique de développement valorisant des relations transversales de synergie, mais aussi des relations de complémentarité régionales de part et d'autre de la frontière dans les domaines de la plasturgie (équipements de l'automobile), de l'horlogerie et de la micromécanique. Cependant, aucun axe de communication véritablement structuré ne permet de relier entre eux ces bassins d'emploi pas plus en France qu'en Suisse, où l'organisation du relief, très compartimenté, oblige régulièrement le passage par la plaine (vallée de Joux, val de Travers, vallon de Saint-Imier). Le moyen le plus rapide de relier les deux extrémités du massif consiste donc à emprunter le piémont et son réseau autoroutier.

Un enclavement persistant malgré des aménagements transversaux récents mais incomplets

Le Haut-Doubs horloger et son vis-à-vis suisse, les montagnes neuchâteloises, sont géographiquement éloignés des centres de recherche et des grands axes de transit. Les situations ont d'ailleurs évolué très différemment de part et d'autre de la frontière et la partie suisse, moins enclavée au départ il est vrai, bénéficie, aujourd'hui, d'une situation bien plus favorable que son homologue française :

- Côté suisse, l'ouverture du tunnel sous la Vue-des-Alpes en 1995 a mis Neuchâtel à une vingtaine de minutes de La Chaux-de-Fonds et le rapprochement entre les centres de recherche et le tissu industriel des montagnes neuchâteloises a profité aux entreprises locales. Cependant les perspectives d'une amélioration probante du temps de parcours entre Besançon et Neuchâtel dépendent encore des contournements

du Locle et de la Chaux-de-Fonds dont le projet n'est envisagé qu'à moyen voire long terme...

- Côté français, la route des microtechniques financée par le Conseil général du Doubs et par le Conseil régional doit améliorer les relations entre les centres de recherche (CETEHOR) et de formation situés à Besançon, et le tissu industriel du Haut-Doubs, tout en rapprochant cet espace de montagne des services de la capitale franc-comtoise et de l'accès à l'A 36. Les réalisations successives (mise à deux fois deux voies de tronçons, contournement de Villers-le-Lac) vont dans ce sens.

La route des microtechniques rapprochera les deux capitales horlogères que sont Besançon et La Chaux-de-Fonds, mais le temps de parcours actuel pour joindre ces deux villes demeure un obstacle important à un développement concerté d'activités pourtant structurellement très proches.

L'accès à la vallée de Joux, l'autre secteur de concentration des activités horlogères et microtechniques, a été sensiblement amélioré par la prolongation du dispositif routier entre Yverdon et Vallorbe. Ceci reste cependant à nuancer dans la mesure où les activités de la vallée sont en prise directe avec la région genevoise, en direction de laquelle l'accès naturel s'effectue via Saint-Cergues et Nyon sans qu'aucun aménagement notable n'ait été réalisé sur cet axe et obligeant à un détour par la France pour emprunter une route de bonne viabilité.

Enfin, au Nord, dans le canton suisse du Jura, les entreprises souffrent de leur enclavement dans l'attente de la fin des travaux autour de la Transjurane. Le même problème se pose aux habitants de la région de Maïche où les élus demandent avec vigueur l'amélioration de la route qui les relie au Pays de Montbéliard.

Les efforts d'aménagement ont contribué au rapprochement entre la France et la Suisse en privilégiant des logiques de développement transversales organisées autour des axes de transit, tandis que les liaisons longitudinales n'étaient plus considérées avec autant d'attention. Rappelons tout de même qu'en France l'actuelle RD 437 était autrefois une nationale, ce qui prouve son importance passée dans une logique de développement local.

Loin d'être un espace contourné et replié sur lui-même, le massif du Jura franco-suisse s'avère au contraire être un espace de contact au sein duquel les relations humaines et économiques sont nombreuses ; des aménagements sont encore nécessaires pour améliorer l'accès, mais surtout pour soutenir les nombreux déplacements internes au massif, témoins de son dynamisme ■